

УДК 330.11

Студ. Н.Е. Говоруха  
Рук. С.И. Колесников  
УГЛТУ, Екатеринбург

## ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КИТАЯ

Начиная с 80-х годов прошлого века, в Китае вместе с быстрыми темпами роста экономики стремительно развивается потребление энергии. Несмотря на то, что в настоящее время темпы потребления и производства энергии значительно ниже среднего уровня, Китай по-прежнему является самым крупным потребителем, производителем и нетто-импортером энергоресурсов в мире. В 2014 г. объем потребления первичной энергии КНР вырос на 2,6 %, достиг 2 972 млн т нефтяного эквивалента (23 % от общего потребления энергии в мире).

Хотя энергетическая структура Китая продолжает улучшаться, основным источником первичной энергии по-прежнему остается ископаемое топливо. В структуре энергобаланса в Китае всегда доминировал каменный уголь (66 %), за ним следовали нефть (17,5 %), гидроэлектроэнергия (8,1 %) и газ (5, 6 %) [1].

В последние годы зависимость Китая от внешних энергоресурсов резко возросла, особенно заметно увеличилась доля импорта иностранной нефти. С начала XX столетия она выросла с 32 до 59 %, при этом стратегический резерв нефти страны остается довольно низким. В то же время угрозы в области безопасности транспортировки нефти морского шельфа, а также безопасной эксплуатации трансграничных нефте- и газопроводов постоянно возрастают. Кроме того, отсутствие у Китая права голоса на международном нефтяном рынке весьма значительно влияет на стабильность поставок нефти и газа, зависящих от международной волатильности цен на энергоресурсы.

В 1993 г. импорт нефти в Китае впервые превысил экспорт, и чистый импорт нефти составил 9,88 млн т. С тех пор Китай стал нетто-импортером нефти, и чистый импорт нефти в Китай увеличился почти линейно. В 2014 г. объем импорта нефти в Китае составил около 6,2 млн баррелей в день, увеличившись на 9 % по сравнению с таковым в 2013 г. Сейчас КНР в основном импортирует нефть из Персидского залива и Африки. В настоящее время общий объем чистого импорта нефти (в основном сырой нефти) обгоняет внутренние поставки и степень зависимости Китая от импорта нефти выросла с 30 (в 2000 г.) до 59 % (в 2014 г.). Долгосрочная зависимость от импорта нефти для удовлетворения спроса устойчивого экономического развития стала необратимой реальностью для Китая.

Стратегические запасы нефти Китая стали создаваться относительно поздно: в 2001 г. в рамках «десятого пятилетнего плана» впервые было выдвинуто четкое предложение по созданию стратегического нефтяного резерва для обеспечения национальной энергетической безопасности. В марте 2004 г. Национальный комитет реформ и развития созвал Комитет, ответственный за первый этап проекта по строительству нефтяного резерва, именно с этого началось официальное создание стратегических запасов нефти. Согласно данным Национального бюро статистики, к середине 2015 г. было в общей сложности построено восемь национальных нефтебаз, общий запас которых составил 28,6 млн м<sup>3</sup>. Среди этих баз семь наземных резервуаров, расположенных в таких городах и округах, как Чжоушань, Чжэньхай, Далянь, Хуандао, Душаньцзы, Ланьчжоу, Тяньцзинь, запасы которых составляют 5, 5,2, 3, 3,2, 3, 3, 3,2 млн м<sup>3</sup> соответственно. Кроме того, создано одно подземное национальное нефтехранилище в Хуандао, в запасе которого хранится 3,2 млн м<sup>3</sup> нефти [1].

Международное энергетическое агентство (МЭА) установило «линию безопасности» объема стратегических запасов нефти в размере чистого импорта в течение девяноста дней. По оценкам энергетических компаний, для выполнения данной цели создания стратегического резерва нефти, эквивалентного объему импорта за девяностодневный период, Китаю требуется от 540 до 600 млн баррелей сырой нефти. Национальное бюро статистики Китая сообщило, что по состоянию на середину 2015 г. в распоряжении страны – восемь национальных нефтехранилищ и часть общественных резервуаров, объем которых составляет 26,1 млн т нефти (около 191 млн баррелей). По сравнению с состоянием запасов нефти в развитых странах в Китае отмечается серьезная нехватка нефтяных запасов. В случае перебоев поставок нефти или резкого роста цен на ресурсы на международном рынке энергетическая безопасность Китая окажется под значительной угрозой.

Маршруты транспортировки нефти выстроены еще более неравномерно по сравнению с распределением мировых нефтяных ресурсов. Исторически сложилось так, что проблемы транзитных транспортировок связаны с политическими факторами. Если рассмотреть глобальный нефтяной транснациональный трафик, то можно обнаружить, что более 60 % всего объема нефти доставляется по морю, в то время как менее 40 % посредством трубопроводов [2]. Объем морских транспортировок нефти значительный, пропускная способность высокая, в то время как расходы низкие, поэтому морские каналы стали наиболее важным способом международной нефтяной торговли. Трубопровод в основном используется для наземных транспортировок, этот способ также отличается большим объемом, безопасностью, удобством и низкой себестоимостью.

Международные транспортировки запасов нефти и газа могут столкнуться с различными рисками, например военными действиями, антиправительственными волнениями и авариями. Вследствие того, что транзитное государство получает прибыль за оказание услуг по транспортировке энергоресурсов, интересы транзитных стран вступают в противоречие с интересами стран-экспортеров энергоресурсов, особенно в аспекте стоимости транзитных услуг. Кроме того, в области защиты безопасности и свободы перевозок нефти интересы государств-экспортеров и транзитных государств также могут пересекаться, что способно привести к снижению обеспечения энергоресурсами и созданию искусственных преград (например морская блокада, закрытие порта и т.д.).

Как известно, Китай располагается в восточной части континента Евразия, поэтому основными экспортерами нефти в Китай (посредством сухопутных маршрутов) выступают главным образом Россия и страны Центральной Азии. В связи с чем проблемы сухопутных перевозок не возникают. В действительности проблемы транзитных перевозок сосредоточены на морских маршрутах. В настоящее время 75 % импорта энергоресурсов Китая приходится на страны Ближнего Востока и Африки, около 10 % – на Южную Америку, а остальная часть импортируется из России и стран Центральной Азии [3].

Большая часть импортируемой Китаем сырой нефти проходит через Ормузский и Малаккский проливы. Оба пролива находятся в весьма чувствительной зоне международной политики, где в последние годы непрерывно происходят пиратские нападения, а также часто случаются транспортные происшествия.

В заключение следует отметить, что правительство КНР разрабатывает стратегическую программу, реализация которой позволит минимизировать угрозы энергетической безопасности и тем самым обеспечить устойчивое развитие экономики Китая.

#### *Библиографический список*

1. Потапов М.А. Газовый рынок Китая и перспективы российско-китайского сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 3. С. 105.
2. Цинь Сяо. Проблемы транспортировки энергоресурса в стратегии энергетической безопасности Китая // Китайская энергия. 2015. № 7. С. 5.
3. Матвеева Д.В. Энергетическая безопасность Китая в начале XXI в. // Вестник Томского государственного университета. 2013. № 35. С. 97.